

monumentos

22

Revista Semestral de Edifícios e Monumentos · MARÇO 2005



DIRECÇÃO-GERAL DOS EDIFÍCIOS
E MONUMENTOS NACIONAIS

Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional

A evolução do centro histórico de Viana do Castelo

MÁRIO GONÇALVES FERNANDES

Após a delimitação de uma operacional e abrangente *Zona Arqueológica*, em 1973¹, o poder municipal vianense definiu, recentemente, o limite do centro histórico de Viana do Castelo, clarificado a propósito da implementação do *Plano de Pormenor do Centro Histórico* (2001) e através de *Declaração* publicada em 2002².

Independentemente do debate, sempre pertinente, acerca da justeza das delimitações, qualquer olhar exercitado e documentado pode identificar, no centro histórico vianense, referências, mais ou menos explícitas, quer em pormenores, quer em conjuntos bem marcados, evocadoras de quase todas as épocas da história urbana e do urbanismo portugueses e das influências do urbanismo europeu.

Apoiando-nos nos princípios “lavedanianos”³, ou na *lei da permanência do plano urbano* como referia Giovannoni⁴ e privilegiando-os na análise da evolução urbana, pode afirmar-se que no final do século XVI estava genericamente constituída a malha urbana da área actualmente definida como centro histórico de Viana do Castelo, apenas lhe faltando introduzir as transformações de raiz oitocentista e delinear o limite que, até aí, era referenciado por um perímetro pontuado pelos conventos urbanos quinhentistas e seiscentistas⁵, substituído, a partir de 1878, pelo sulco marcante e, até hoje, inamovível da via ferroviária.

Naturalmente, apesar da comunhão de percursos da generalidade das povoações através de contextos económicos, sociais e culturais, cujos vestígios se reflectem com traços semelhantes, sabe-se também que a idênticas posições geográficas podem corresponder semelhantes funções e percursos. Viana do Castelo pertence ao conjunto das povoações portuárias com estuário fluvial, para as quais a época da expansão marítima portuguesa foi uma fase de apogeu e crescimento, comungando quer nas características gerais das povoações, quer no peso relativo dos períodos da história mais marcados no plano urbano.

A escolha do sítio possível para a implantação do aglomerado inicial era, geralmente, ditada por razões

pragmáticas, pelo que o local escolhido era mais elevado do que as suas vizinhanças próximas, mesmo nos casos de localização da povoação em plataformas de topografia pouco movimentada, como é o caso de Viana do Castelo. No entanto, e frequentemente, para a explicação da malha urbana, mais importante do que o sítio original seriam as características físicas das áreas envolventes, cuja topografia e hidrografia condicionariam o traçado da expansão da povoação original, tendencialmente direccionada em função dos caminhos de conexão com povoações dos arredores ou com centros urbanos mais longínquos e mais importantes. Estes vectorizavam as preferências locativas do crescimento urbano e (...) *os bairros extra-muros a alongarem-se, como se foram pólipos, em diferentes direcções (...)*⁶ e de forma desigual. Importante, ainda, era a sua posição dominante em relação às vias de trânsito, nomeadamente quando (...) *a proximidade de um rio reforça a protecção e assegura, ao longo do vale, a convergência de caminhos (...)*⁷.

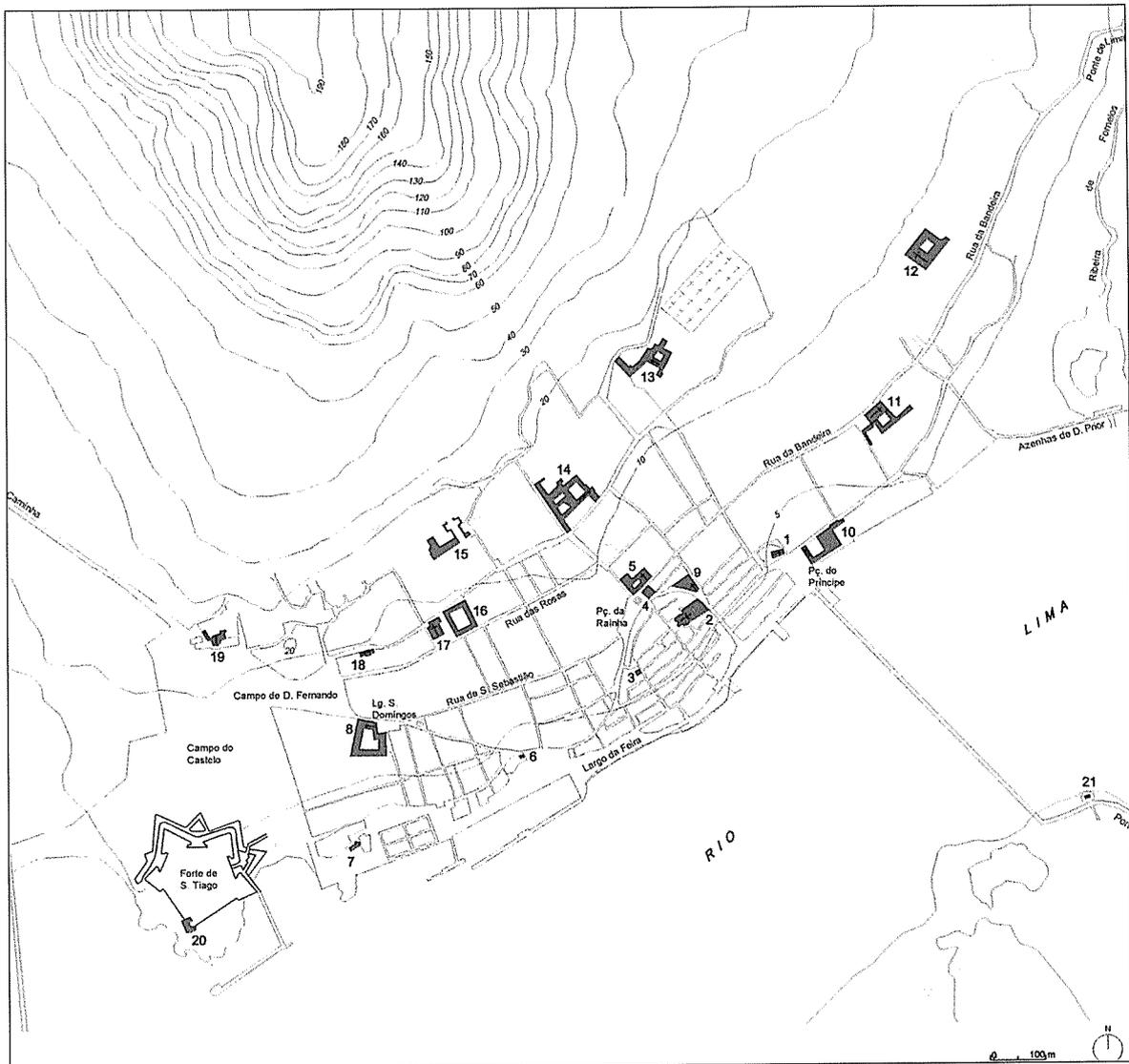
Assim, Viana do Castelo, como a maioria das aglomerações urbanas, apresenta especificidades decorrentes dos seus sítio e posição, da sua envolvente e das suas gentes, verificando-se uma estruturação primordial e uma expansão paralela à margem do rio Lima,

Viana do Castelo's urban development

As most urban settlements, the city of Viana do Castelo has unique features deriving from its site and position, its surroundings and people. However, one can also find political, socio-economic, technical and cultural aspects testifying to different epochs that Portugal and even Europe have been through along the ages. Its primordial medieval wall, Renaissance expansion and 19th century urban planning, that spread its influence through the first decades of the 20th century, imprinted a certain character in Viana's historic centre that, together with the river, mountain and sea constraints conferred a coherence rich enough to justify additional attention.

1 | Viana do Castelo em meados do século XIX (1855): plano urbano e edifícios de referência (públicos, religiosos e militares).

- 1 Capela das Almas (matriz velha)
- 2 Igreja Matriz (século XV)
- 3 Hospital Velho (século XV)
- 4 Paços do Concelho (século XVI)
- 5 Misericórdia (século XVI)
- 6 Capela das Candeias (século XVII)
- 7 Capela de Santa Catarina (século XVII)
- 8 Convento de São Domingos (século XVI)
- 9 Capela das Malheiras (século XVIII)
- 10 Convento de São Bento (século XVI)
- 11 Convento do Carmo (século XVII)
- 12 Convento das Carmelitas (século XVIII)
- 13 Convento de Santo António (século XVII)
- 14 Convento de Santa Ana (século XVI)
- 15 Convento dos Cruzios (século XVII)
- 16 Quartel (século XIX)
- 17 Igreja de Monserrate (século XVII)
- 18 Recolhimento de São Tiago (século XVI)
- 19 Igreja de Nossa Senhora da Agonia (século XVIII)
- 20 Torre da Roqueta (século XVI)
- 21 Capela e Cais de São Lourenço (século XVI)



contida entre esta e a cota dos vinte metros de altitude do sopé de Santa Luzia, com “estendimentos” ao longo das saídas, mais notável para montante do rio Lima, com o traçado da Rua da Bandeira a ser, também, condicionado pela ribeira de Fornelos.

Contudo, Viana do Castelo também acompanha e regista, no plano e na morfologia urbana, formas decorrentes de aspectos políticos, socioeconómicos, técnicos e culturais que caracterizaram os vários tempos do país e da Europa.

Neste sentido, pela análise quer no terreno, quer através de documentos cartográficos da evolução da morfologia urbana do centro histórico de Viana do Castelo, é possível encontrar alguns elementos recorrentes, clara e temporalmente marcados, a começar pelos circuitos amuralhados medievos, os quais, apesar de, por vezes, apenas terem sobrevivido vestígios, são reconstituíveis cartograficamente, para grande parte dos centros urbanos que os possuíram e, desde logo, para Viana do Castelo.

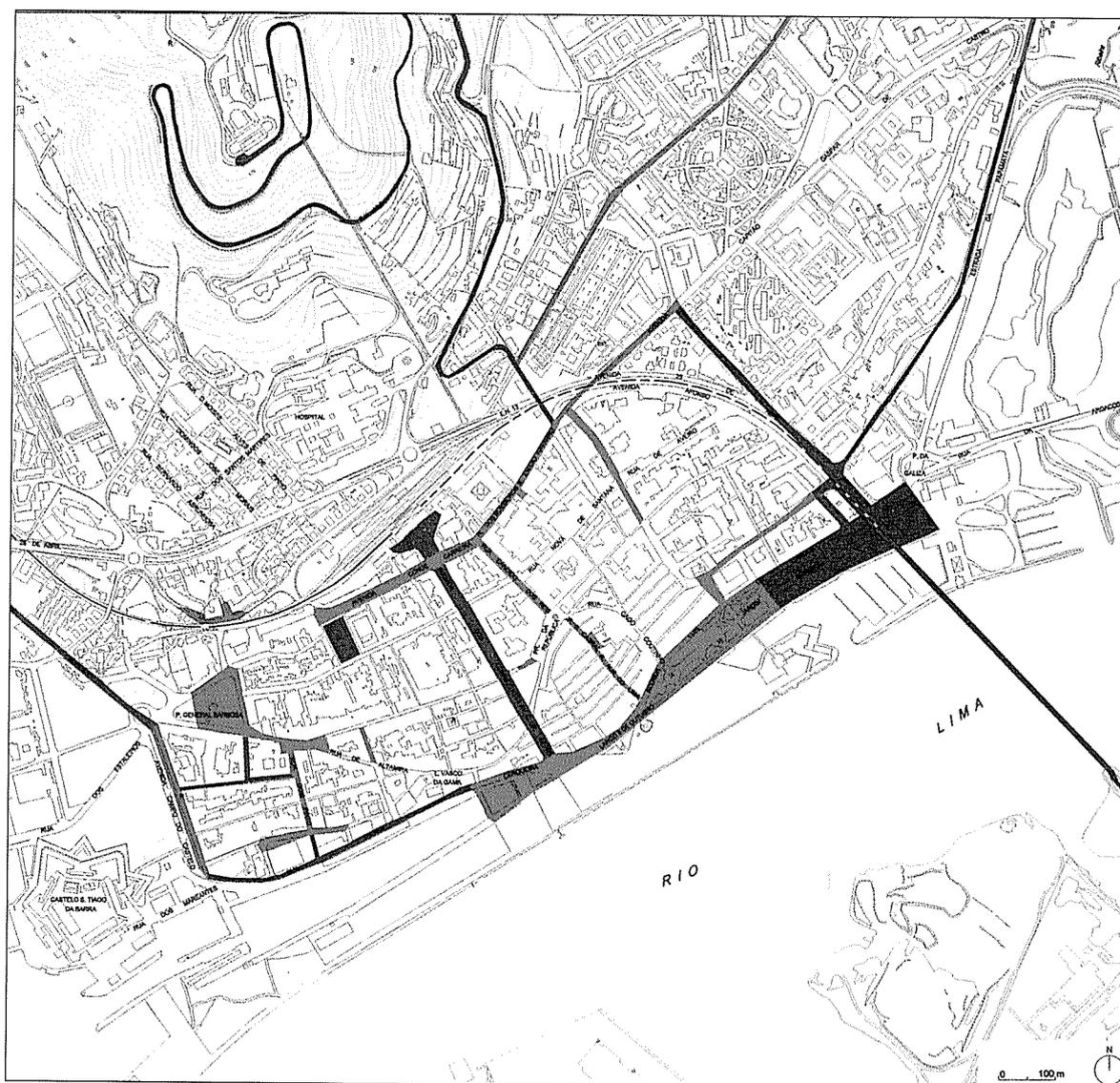
Embora em alguns casos se conheçam vestígios anteriores, foi na Baixa Idade Média, com as suas *cercas* ou *muros*, como eram denominados nos documentos coevos, e respectivas *portas* e *postigos*, que se definiram as referências primordiais, no sentido “conze-

niano”, da estruturação do plano urbano. Os muros e portas medievos constituíram os elementos fundamentais de definição das povoações e, ainda hoje, além da forma das cercas de então ser identificável no plano urbano das urbes, partes do seu interior e/ou das suas imediações referenciam o centro funcional de algumas delas, como também acontece em Viana do Castelo.

Depois de terminada a reconquista e definido, no essencial, o território português, muitas povoações viram, a partir de meados do século XIII, os seus elementos defensivos serem reconstruídos, por vezes alargados, com outras a serem fortificadas pela primeira vez, concluindo-se a generalidade dos muros medievos até à primeira metade do século XV, com particular relevo para os reinados de D. Afonso III e de D. Dinis. A acção centralizadora e uniformizadora destes monarcas reflectiu-se quer no cordão de povoações de defesa da fronteira, quer na estruturação dos territórios intermédios, quer, ainda, nos indícios de litoralização, verificável no relevo concedido às povoações atlânticas, como Viana do Castelo⁸.

Foi nesta conjuntura de dinamização económica do país, através da (...) *criação de centros urbanos virados para o comércio e tráfego marítimo, devidamente apoiados por privilégios municipalistas* (...) ⁹, que, por

Fonte: *Planta da Cidade de Viana do Castelo* (1855); *Planta Geral da cidade de Viana do Castelo* (1859-1860); *Plano Hidrográfico da Barra e Porto de Viana do Castelo* (1864-1867); *Plantas parciais diversas*; Francisco Carneiro FERNANDES — *Viana Monumental e Artística...*; *Idem* — *Tesouros de Viana...*; Luís F. da GUERRA — *Guia de Viana do Castelo...*



2 | Intervenções no plano urbano de Viana do Castelo, entre 1850 e 1926.

- Espaços públicos alinhados e/ou alargados
- Espaços públicos abertos
- Caminho-de-Ferro

Fonte: Actas e orçamentos municipais; Cartografia coeva diversa; Planta de base referenciada ao ano de 2001 e fornecida pela Câmara Municipal de Viana do Castelo.

ordens de D. Afonso III vertidas no foral de 1258 e em carta de 1265¹⁰, se levantou uma nova povoação, agregadora do povoamento preexistente e amuralhada e talhada, de raiz, no chão de pequeno outeiro, localizado nas proximidades da margem direita do rio Lima.

As obras iniciaram-se em 1263 e, segundo Carlos Alberto Ferreira de Almeida, com elas se edificou um circuito quadrangular, coincidente, a norte e a nascente, com os muros conhecidos e limitado, do lado da margem fluvial, pela Rua do Cais e, a poente, (...) *mais ou menos pela rua do Hospital Velho* (...) ¹¹. Não existem provas documentais que confirmem a hipótese, no entanto, Ferreira de Almeida argumenta com a toponímia, referindo a pressuposta exterioridade primitiva da Rua do Cais e o primordial fechamento da Rua Cega pelo muro que percorreria a Rua do Hospital. Além disso, lembra que a degradação dos muros e, apesar das crises do século XIV, a continuidade do crescimento de Viana terão levado à decisão de reconstruir e ampliar as muralhas, em nova acção edificadora concluída em 1374, numa fase de fortificação medieval tardia, que possui conhecidos exemplos. Em abono desta tese, acrescentemos que é possível observar uma clara irregularidade no entroncamento de alguns

arruamentos com a Rua do Hospital Velho, como no caso da Rua de Seitães.

Apesar de tudo, para muitos autores vianenses, 1374 foi a data da conclusão do primitivo, e único, circuito amuralhado, de forma tendencialmente ovalada, cujo traçado é conhecido quer por documentos cartográficos setecentistas e oitocentistas, quer por vestígios físicos ainda remanescentes.

De qualquer forma, embora ambas as possibilidades sejam razoáveis, ao atentar-se nos circuitos amuralhados das cidades portuguesas e europeias, é possível constatar a diversidade de formas que apresentam, verificando-se, apesar disso, a tendência para os desenhos curvilíneos, resultantes da pragmática adequação à topografia em que se implantavam, sublinhando-se assim a afirmação no mesmo sentido de José Manuel Pereira de Oliveira¹², em relação à muralha gótica da cidade do Porto e lembrando, com Amélia Aguiar Andrade, que (...) *a muralha podia adquirir configurações variadas, nem sempre fáceis de classificar de acordo com padrões geométricos* (...) ¹³.

A muralha vianense, perfazendo um perímetro de 685 metros, com uma altura de dez metros e pouco mais de dois de espessura, encontra-se delineada, com

a localização das portas e da torre de menagem, na planta de Thomaz Correa, de 1859-1860, aceitando-se que o desenho corresponda à realidade, pois apesar da demolição gradual da muralha se ter iniciado ainda em finais do século XVIII, apenas terminaria em 1882¹⁴.

A superfície intramuros de Viana do Castelo tinha uma dimensão idêntica às de Barcelos, Vila Real, Chaves ou Bragança e era manifestamente inferior às de Guimarães e Porto, por exemplo, o que corresponderia à consequência espacial da hierarquia das povoações, em termos populacionais e no contexto da época, como se depreende dos valores constantes do *Numeramento* de 1527-1532, onde ressalta a primazia do Porto e de Guimarães (3006 e 1405 moradores/fogos, respectivamente, face aos 968 de Viana¹⁵), na região Norte, o que naturalmente se reflecte na dimensão da área envolvida pelos respectivos muros. A superfície defendida pela cerca portuense representa sensivelmente o dobro da vimaranense, estando os núcleos medievos das outras povoações bem distantes daquelas superfícies e todas sensivelmente idênticas entre si, apesar de algumas especificidades, como a grandeza intermédia de Braga, a demonstrar que esta relação, sendo verdadeira, não assume apenas uma lógica de proporcionalidade populacional linear, pois a cidade de Braga, enquanto sede de arcebispado e nó de relevo na rede viária herdada dos romanos, possuía uma expectativa de crescimento que outras não acalentavam na época de edificação das suas cercas.

Tendo sido organizada na Baixa Idade Média, numa fase em que se retomavam os traçados tendencialmente ortogonais¹⁶, e por iniciativa de um poder real que, em crescente fortalecimento e centralização, podia impor um plano de conjunto como aconteceu no caso das *bastides*¹⁷, é sem surpresa que se observa a estruturação do plano urbano da póvoa vianense, dentro de um padrão de intencional ortogonalidade, facilitadora de um parcelar tendencialmente igualitário, que só as preexistências ou condições topográficas extremas levariam a contrariar¹⁸.

Apesar de tudo, esta ortogonalidade era apenas matrizadora do traçado geral dos arruamentos, que se apresentavam muito distantes da rectilinearidade e quase sempre estreitos, para os padrões actuais, com larguras que oscilavam, normalmente, entre os quatro e os seis metros¹⁹, sendo, portanto, complicado desfrinçar uma hierarquia com base no seu perfil transversal. Aliás, assinala-se que muitos equívocos têm sido cometidos com base neste pressuposto. Por um lado, aponta-se, por vezes, a rectilinearidade ou a largura dos arruamentos, que observamos na actualidade, como reveladoras da sua importância coeva, quando adquiriram aquelas características posteriormente, com frequência na segunda metade do século XIX. Por outro, temos visto cartografia conjectural de povoações medievais elaborada a partir do simples recorte de bases cartográficas actuais, o que redonda no mesmo equívoco²⁰. O processo de reconstrução do tecido original pode e deve ser efectuado a partir de documen-

tos cartográficos rigorosos mais antigos, nomeadamente do século XIX, época para a qual é possível encontrar documentação cartográfica para a maioria das cidades portuguesas.

Independentemente da clareza ou confusão de traçados, os planos urbanos medievais possuíam eixos estruturantes que deviam a sua importância ao facto de constituírem o caminho directo de articulação das portas principais ou a conexão de pólos importantes na organização do povoado, pelo que cedo se tornavam no arruamento funcionalmente mais importante. Como escreveu Orlando Ribeiro, (...) *nas cidades portuguesas de todo o mundo ele tem o mesmo nome: rua Direita* (...) ²¹, que encontramos em quase todos os núcleos mais antigos dos aglomerados urbanos portugueses e, também, em Viana do Castelo.

A rectilinearidade, pretensamente sugerida pelo topónimo, é raramente vislumbrável e, por vezes, não adopta aquela denominação. Em Viana do Castelo pode considerar-se que se travestiu em “Rua Grande”, equivalente da *Grand Rue* francesa²², a qual, com a Rua de São Pedro, articulava duas das portas medievais (as de São Pedro e de São João) e ainda permitia, pela Rua da Piedade, a ligação à Capela das Almas, a primitiva igreja matriz. As ruas Grande/São Pedro e a Rua de D. Luís (actuais Sacadura Cabral e Aurora do Lima), que ligavam as restantes portas (de São Crispim e de São Tiago), constituíam os eixos estruturantes da malha urbana intramuros, sublinhando-se a importância da rua como (...) *verdadeiro eixo estruturador, sempre gerador e fundacional da malha urbana* (...) ²³, função que se revelará também noutras fases da morfogénese urbana.

As portas do circuito amuralhado constituíram, também elas, elementos essenciais na estruturação do plano urbano, com consequências formais que ainda perduram. De facto, enquanto únicos locais de comunicação entre o interior e o exterior da cerca, não só determinaram o traçado dos eixos estruturantes do espaço interior e, por vezes, a localização nas suas proximidades de pequenos largos, como proporcionaram o aparecimento de campos, ou rossios, no espaço exterior adjacente, condicionando ainda, na sua origem, o traçado das vias de articulação com o espaço rural envolvente, com as povoações mais ou menos distantes ou com os conventos das ordens religiosas de aptidão locativa urbana²⁴. Alguns destes elementos da envolvência explicam, frequentemente, os topónimos das portas e postigos, coexistentes com denominações associadas à protecção divina (Porta das Atafonas ou de São Pedro, Porta do Postigo ou de São Crispim, Porta do Campo do Forno ou de São Tiago e Porta da Ribeira ou de São João), qual reforço evocado como complemento defensivo destes pontos, os mais vulneráveis das fortificações medievais²⁵.

Os aperfeiçoamentos da artilharia, verificados na segunda metade de Quatrocentos, que tornaram as muralhas medievais obsoletas, bem como a continuidade do afluir de população aos núcleos urbanos que caracterizou o renascimento urbano das últimas cen-

túrias medievais²⁶, contribuem para explicar o crescente adossamento de edificações à muralha, a criação de novos arrabaldes e o crescimento dos existentes, que se foram desenvolvendo ao longo das saídas do burgo medieval, como a Rua da Bandeira (para Ponte de Lima), as dos Manjovos e de Altamira (para o litoral norte) e as do Marquez e do Castelo (primordial caminho para a barra do Lima), ou polarizados por conventos e igrejas, como foi o caso da Capela das Almas, referência persistente na malha vianense.

No século XV começaria a acentuar-se o crescimento urbano que contribuiria, em grande parte, para a definição, conjuntamente com os cascos medievos, dos planos urbanos dos centros históricos de muitas das cidades portuguesas. Mas foi predominantemente durante o século XVI que se edificaram, fora de portas, as igrejas e conventos que iriam condicionar, marcar e propulsionar, no dizer de Orlando Ribeiro²⁷, o posterior desenvolvimento do plano das urbes e definir, na sua articulação com as portas da muralha e centrados pelos largos e rossios a estas adjacentes, os novos arruamentos por onde proliferariam, nas centúrias seguintes, moradias de famílias da nobreza e da burguesia, novos referenciais de hierarquização dos espaços públicos.

À época manuelina correspondeu um dos grandes surtos urbanos portugueses²⁸. Neste período e durante todo o século XVI muitas povoações portuguesas denotaram um crescimento sem precedentes. O essencial do plano urbano do centro histórico de Viana do Castelo foi delineado até meados de Quinhentos.

Assim, o extravasar das edificações para o exterior das muralhas aconteceu durante a segunda metade do século XV e todo o XVI. Iniciar-se-ia, predominantemente, pelo espaço que medeia a Porta das Atafonas e a matriz velha (no local da actual Capela das Almas), do qual existem referências, do início de Quinhentos, às ruas da Videira, da Gramática, da Piedade, dos Caleiros e do Pombal (depois Largo do Pombal). Cresceria depois com o delinear do Campo do Forno (posterior Praça da Rainha e actual Praça da República) e da Rua de Santa Ana (actual Rua Cândido dos Reis), adjacentes à porta noroeste da muralha (de São Tiago). Para nordeste do espaço amuralhado surgiu a Rua da Bandeira e a Rua Nova de São Bento, para ocidente, marcando a direcção preferencial do crescimento urbano coevo, formar-se-ia o Largo de São Domingos e rasgar-se-iam as ruas de São Sebastião (actual Rua Manuel Espregueira), das Rosas e do Loureiro. Estas três ruas, principalmente a primeira, seriam estruturadoras da ocupação de todo o espaço entre a primeira referência defensiva (as muralhas da vila) e as segundas (a Torre da Roqueta e o Forte de Santiago da Barra). Esta estrutura organizar-se-ia a partir de um eixo principal (a Rua de São Sebastião), ao qual se sucederiam outros, paralelos e menos importantes, sendo todos articulados por estreitas travessas, ou quelhas, de traçado tendencialmente perpendicular aos primeiros.

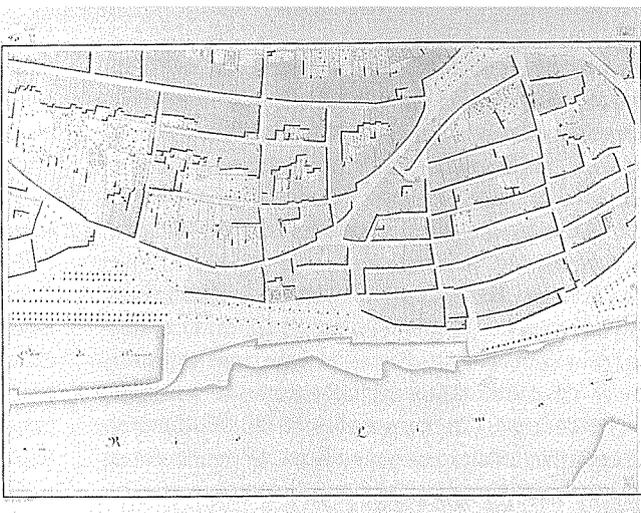
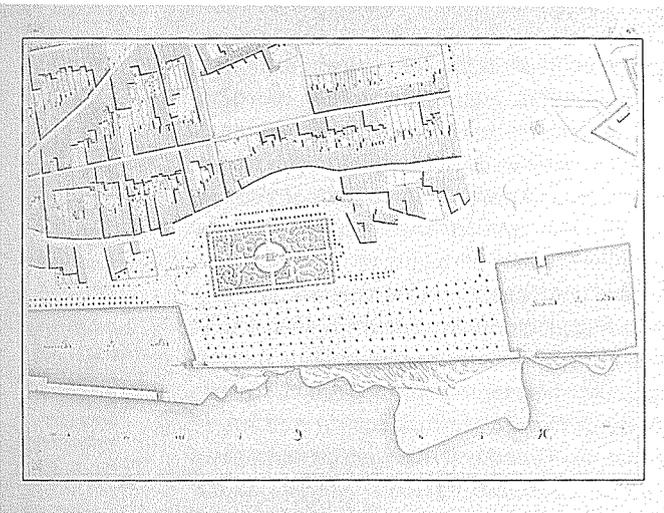
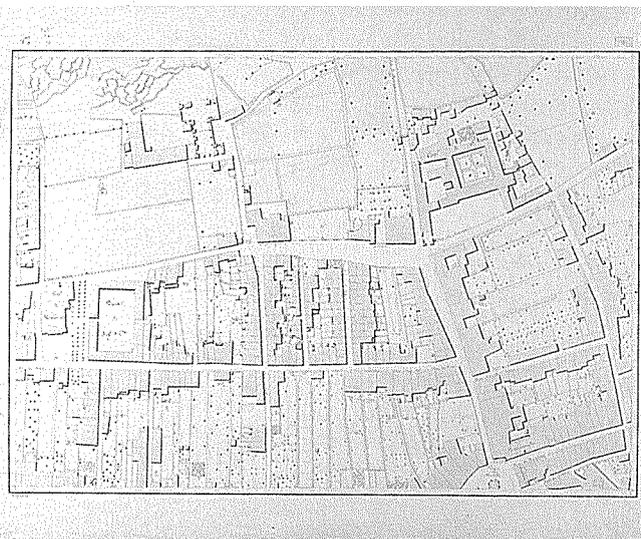
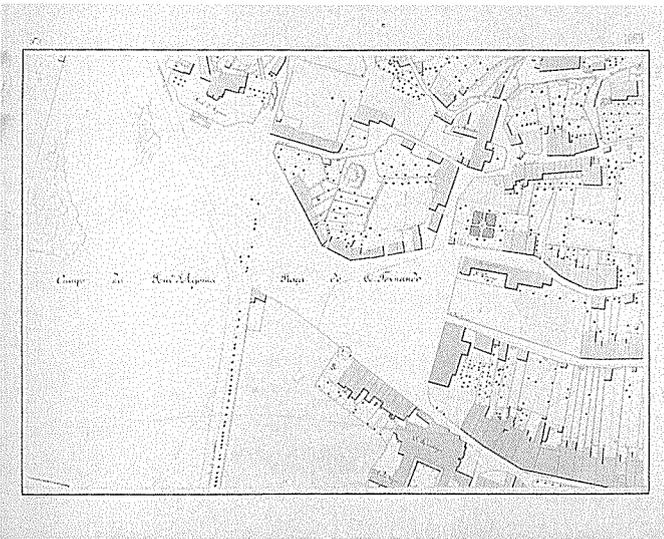
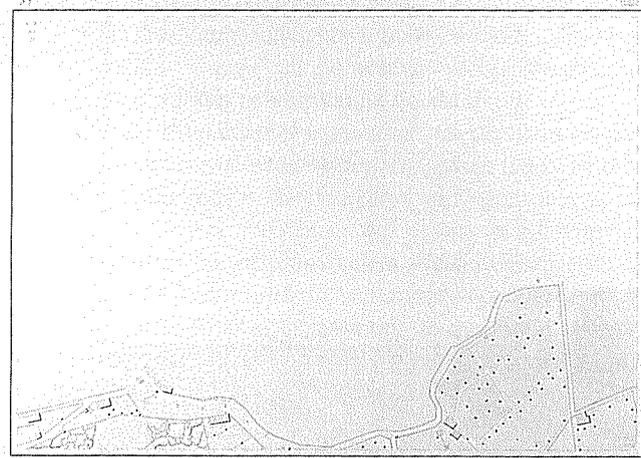
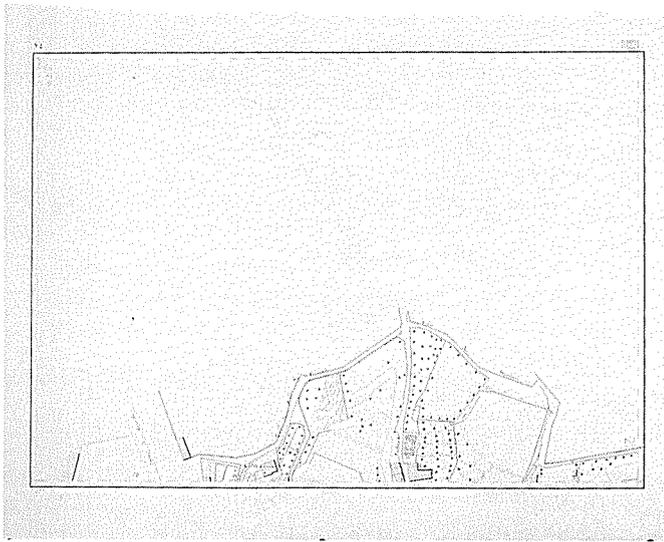
Foi também neste período que se começou a assistir à gradual transformação em praça de um dos cam-

pos/terreiros/largos/rossios exteriores mais central, enobrecendo-as pelo cuidado nas edificações e tornando-as nos novos centros do poder político, económico e assistencial da respectiva aglomeração urbana. Aí se construía a casa da câmara (com prisão e açougue), se edificavam os elementos mais comuns das recém-instituídas misericórdias (igreja e hospital) e se implantavam os chafarizes ricamente lavrados (tão embelezadores quanto úteis), em composições caracteristicamente renascentistas e sinalizadoras da nova centralidade da povoação, de que a actual Praça da República é um exemplo relevante. O facto desta trilogia não aparecer necessariamente repetida noutros centros urbanos não invalida a questão fundamental: a tendência para a relocalização do centro vital da povoação nos campos exteriores aos muros medievos e a estruturação do crescimento das povoações em função dessa nova centralidade.

A evolução da artilharia, na transição do século XV para o XVI, não implicou apenas a inutilidade das muralhas medievais, pois impôs, também, mudanças nas estratégias militares que passaram pela construção de linhas ou cinturas de fortificações. Viana do Castelo, tratando-se de um aglomerado urbano do litoral, não se viu apertada com novo perímetro fortificado, agora abaluartado, como aconteceu no caso das povoações fronteiriças, o que lhe permitiu que se desenvolvesse de forma menos condicionada, apresentando uma malha característica de um *urbanismo* [mais] *aberto*²⁹. Quanto a edificações de cariz defensivo, assinala-se apenas, de forma menos marcada no plano urbano, a consequência da estratégia de construção ou reforço de fortes de protecção do acesso a enseadas ou da entrada de estuários, como foi o caso do Forte de Santiago da Barra, uma das referências em direcção à qual a aglomeração cresceu e que estava concluída em 1596³⁰, tendo o seu embrião (a Torre da Roqueta) sido edificado em 1502, ao qual se tinha acrescentado uma cerca rectangular em 1568.

Está estudada e demonstrada a importância dos projectos e concretizações da segunda metade do século XVIII no urbanismo português e nas cidades portuguesas, ou de raiz portuguesa, edificadas nos territórios ultramarinos, podendo mesmo, segundo Walter Rossa, afirmar-se que (...) *o isolado fenómeno urbanístico 'pombalino' deixou de existir e o termo passou a ser o significativo do período no qual a 'escola portuguesa de urbanismo' atingiu a sua máxima expressão* (...)³¹. Depois do trabalho precursor de José-Augusto França³² sobre a reconstrução de Lisboa após o terramoto de 1755, vários estudos se perfilaram a iluminar os conhecimentos existentes sobre o urbanismo setecentista, carreando sucessivos exemplos de reforma, expansão ou fundação de aglomerados urbanos, ampliando-se mesmo o conhecimento do urbanismo da capital ao período joanino da primeira metade do século³³.

Contudo, o modelo ortogonal (adjectivado como *monótono* por H. Lautensach, em 1932, e por Orlando Ribeiro, em 1955³⁴), que se aplicou na maioria dos



3 | Carta Cadastral da cidade de Vianna do Castelo, levantada em 1868 e 1869 por determinação da Camera Municipal que serviu no mesmo biénio, por A. G. Teles Ferreira e E. V. Salgado, folhas 4 a 9.

casos, apesar de revelar a sedimentação de uma cultura disciplinar³⁵, (...) *não se impôs, como paradigma às outras cidades* (...) ³⁶ do território português continental. Porque (...) *o grande campo de desenvolvimento do urbanismo português nos séculos XVI a XVIII foram os territórios ultramarinos, nomeadamente o Brasil* (...) ³⁷, ou porque ainda estão por concretizar estudos reveladores de outros exemplos, teremos que identificar os *vestígios* do segundo *grande surto urbano* que

aconteceu no *barroco* e que quase todas as cidades ou vilas importantes revelam, como referiu Orlando Ribeiro³⁸, mais com as edificações e menos com acrescentos da malha urbana.

Naturalmente que, tratando-se de edifícios excepcionais, pela sua arquitectura ou pela sua função, frequentemente são reestruturadores ou geradores da malha urbana e é possível referir alguns que, de alguma forma, tiveram essa consequência, apesar de



tudo bastante mitigada. É o caso da Igreja de Nossa Senhora da Agonia, que marcou o topo norte do Campo do Castelo, ou o da Capela das Malheiras, vulgarmente atribuída a Nicolau Nasoni, que embora pouco tenha acrescentado ao plano urbano, pois foi implantada em gaveto preexistente, contribuiu para a sua qualificação.

Desta forma, os séculos XVII e XVIII caracterizaram-se, em Viana do Castelo e do ponto de vista urbanístico, pela consolidação da malha urbana já existente, através da continuação do preenchimento paulatino das bordaduras dos quarteirões definidos anteriormente, disseminando-se os edifícios pertencentes às famílias mais abastadas, preferencialmente, pelas ruas de Santa Ana, de São Sebastião e da Bandeira, aquelas que proporcionavam maior acessibilidade ao centro cívico da vila, ou seja, ao Campo do Forno e ao Largo da Matriz.

As convulsões políticas e sociais associadas à mudança de regime, provocada pelos ideais e pela força da revolução e das invasões francesas, pela perda do Brasil e por uma guerra fratricida epilogada em 1834, levariam à estagnação económica e urbana do país, da qual se começaria a emergir apenas em meados de Oito-

centos, com as políticas de melhoramentos materiais, concretizadas tanto por regeneradores como por progressistas e substancializadas na construção de estradas, de vias ferroviárias e de obras portuárias, visando facilitar a circulação de pessoas e produtos através da constituição de redes que articularam a generalidade dos aglomerados urbanos portugueses.

Surge, então, no contexto e na sequência da legislação sobre estradas, o primeiro documento legal suficientemente abrangente sobre ordenamento urbano em Portugal, pretensamente padronizador das práticas municipais: o *Decreto sobre a Construção, Conservação e Policia das Estradas e Abertura de Ruas*, assinado em 31 de Dezembro de 1864, que instituiu a figura do *Plano Geral de Melhoramentos* e que vigorou até aos planos e ante-planos de urbanização do Estado Novo.

A importância do decreto de 1864 decorre, essencialmente, da sua segunda parte, pois os artigos do decreto referentes às estradas não acrescentaram nada de substancial ao que as leis anteriores (de Junho de 1862 e de Junho de 1864), que aliás são repetidamente citadas, já tinham consagrado. Assim, o que o ministro das Obras Públicas de então (João Chrysostomo de

4 | Plano de Melhoramentos de Viana do Castelo, assinado por João Thomaz da Costa (22 de Novembro de 1882).

- Novos arruamentos e alinhamentos inscritos no Plano de Melhoramentos
- Esquema de junção das três folhas do Plano de Melhoramentos
- ▨ Parte perdida da folha 3
- - - Linha de Caminho-de-Ferro (inaugurada em 1878)

Fonte: AHWC, Planta assinada por João Thomaz da Costa, 3 rolos de tela, 0,93x3,40 metros, 1:500, sem cota. Planta de base desta figura: cópia e redução da planta de C. de Noronha e Telles Ferreira, na escala de 1:2500 e datada de 1864-1867.

Abreu e Sousa) pretendeu, com aquele decreto, foi abranger os elementos do sistema de viação que ainda não tinham sido regulados e, desta forma, normalizar a acção dos municípios.

No decreto de 1864 sintetizavam-se as ideias basilares do urbanismo oitocentista europeu, que passavam a ser também do urbanismo português: (...) *a decoração das cidades, o livre trânsito, a comodidade e segurança dos habitantes, a salubridade pública e a conveniência de evitar a aglomeração da população, reclamavam medidas que o governo forçosamente devia propor a Sua Magestade* (...).

Entretanto, algumas disposições do decreto seriam alteradas em 1867 (Lei de 2 de Julho), completando-se as intenções daquele diploma apenas em 1903 (Decreto de 14 de Fevereiro), com a publicação do *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas*, que a Câmara Municipal de Viana do Castelo republicou em 1907 e que constitui o primeiro documento legal português onde se encontram definidas, de forma minuciosa, as condições que as edificações urbanas deveriam respeitar, introduzindo-se ainda a obrigatoriedade de licença camarária para que pudessem ser habitadas³⁹.

A Câmara Municipal de Viana do Castelo faria uso das disposições do decreto de 1864. Sob a presidência de José Afonso d'Espregueira, apesar de já existir documentação cartográfica de algum detalhe e rigor sobre Viana do Castelo, foi encomendada a *Carta Cadastral da Cidade de Viana do Castelo*, levantada em 1868-1869, por Augusto Gerardo Teles Ferreira e Emílio Vidigal Salgado, para, expressamente, servir de base à elaboração do plano de melhoramentos da cidade. Concretizada na escala de 1:500 e composta por dezoito folhas, a *Carta Cadastral da Cidade de Viana do Castelo* seria elogiada publicamente pela edilidade vianense, (...) *pelelo aprimorado esmero e inexcedível exactidão com que fora executada* (...) ⁴⁰, e tornar-se-ia num dos mais notáveis documentos cartográficos urbanos oitocentistas, de Viana do Castelo e do país, por ser, ao que se sabe, a primeira planta da totalidade de uma aglomeração urbana com a representação do cadastro da propriedade⁴¹.

Após a sua conclusão, na escala de 1:500, a câmara resolveu, em 1870, (...) *proceder à confecção do plano geral de melhoramentos da cidade, conforme disposições da lei de 31 de Dezembro de 1864* (...), pedindo ao governo (...) *que nomeie a comissão de que trata o artº 52º da citada lei* (...) ⁴². A comissão seria nomeada por portaria de 22 de Maio de 1871, tendo como presidente, de acordo com o que o decreto estipulava, o engenheiro João Thomaz da Costa⁴³, recentemente nomeado (em 1868) director das Obras Públicas Distritais e que seria o verdadeiro autor da concepção do plano de melhoramentos de Viana do Castelo.

João Thomaz da Costa desenvolveria vários projectos parciais, até 1882, adicionando-os a todos numa planta final e assinando cada uma das três longas folhas que a compunham (com dimensões longitudinais que oscilam entre os 3,40 e 5,95 metros), sob a

data de 22 de Novembro de 1882, apesar de alguns daqueles projectos parciais já se encontrarem concretizados, nomeadamente aqueles cuja execução se considerara urgente para obviar aos problemas colocados pelo traçado condicionador da via férrea.

Os alinhamentos e alargamentos previstos no plano de melhoramentos abarcavam quase todos os arruamentos coevos, dando lugar e continuidade a práticas urbanísticas tradicionais dos planos de alinhamentos. No entanto, além disso e em relação ao existente, pretendia-se, por um lado, solucionar os problemas de articulação entre os espaços que se quedaram dentro do perímetro ferroviário e os que restaram no seu exterior, e, por outro, sendo Viana uma povoação que adquirira as características gerais das povoações que se organizaram em função de uma margem de água e onde as vias mais importantes se alongaram paralelamente àquela, visava-se melhorar as vias perpendiculares à margem fluvial (proposta de alargamento da Rua dos Rubins, das ruas de Santa Ana e de D. Luís, da Rua das Correias e das ruas das Laranjeiras e de Martim Velho) e delinear uma via circundante que permitisse a articulação destas, alongando-se desde a Praça do Príncipe até à Praça de D. Fernando, passando sob a ponte férrea, subindo pela Avenida do Carmo, tornando para poente na Avenida do Cemitério e seguindo pelas ruas da Carreira e dos Cruzios, com o prolongamento desta a ser projectado até à Praça de D. Fernando.

Esta concepção foi também a directriz para o desenho da área de expansão, estruturada por uma via que o plano denominava de *Avenida do Cemitério* e que chegou a constar nos orçamentos camarários de 1889 e 1890, como *estrada rua desde o campo de Stº António até à estrada real nº 25 em S. Vicente*, apesar de apenas se ter concretizado já no Estado Novo. Nesta avenida, que se pretendia como acesso directo das populações do vale do Lima à estação ferroviária, deveriam cruzar-se outras quatro avenidas, cujos topónimos João Thomaz da Costa propunha e que derivavam de edificações ou caminhos que lhes estavam adjacentes: *Avenida do Carmo*, *Avenida das Trincheiras*, *Avenida das Carmelitas* e *Avenida dos Camillos*. Todas se articulariam a sudeste pela *Variante da Estrada Real nº 25 da ponte de Vianna a S. Vicente*, vulgarmente conhecida como Estrada da Papanata, e rematariam, a noroeste, pelo entroncamento num "hausmaniano" *boulevard*, que circundaria a cidade, da cerca do Convento das Ursulinas à barreira de São Vicente e daí, talvez, até à margem do Lima. Aliás, da proposta, do mesmo plano, de prolongamento do cais marginal para montante da ponte férrea e de construção de um porto de recolha de embarcações nas Azenhas do Prior, junto à foz da ribeira de Fornelos, consta o esboço de uma via, no extremo nascente, que sugere a articulação com o eventual prolongamento do *boulevard* até à margem do Lima.

As dimensões propostas para os perfis transversais dos arruamentos variavam entre os oito metros de largura, para a maioria dos existentes, e os dez metros (largura mínima decretada em 1864 para novos arruamentos) para as avenidas projectadas, com o *boulevard*



5 | Vista panorâmica de Viana do Castelo a partir da margem sul, 1951.

a atingir os vinte metros. Todos os arruamentos existentes, perpendiculares à margem fluvial, deveriam alcançar os oito metros de largura. Na Rua da Bandeira propunham-se tramos com oito e outros com nove metros de largura, a Rua de Santa Ana, como caminho privilegiado entre a Praça da Rainha e a estação ferroviária, deveria alargar-se para os doze metros, todos os restantes existentes oscilariam entre seis e oito metros.

Sublinhe-se que, apesar do claro privilégio dos traçados rectilíneos na expansão prevista, é possível inferir, também, uma preocupação de ajustamento aos caminhos rurais preexistentes, como se entrevê no traçado da Avenida do Cemitério, da Avenida das Trincheiras, que incorpora a viela do mesmo nome, ou no traçado do *boulevard* na área das Ursulinas e na inconclusão do seu desenho junto a São Vicente, a qual sugere alguma hesitação em relação às possibilidades que os caminhos existentes proporcionavam. Assinale-se a adaptação às características físicas da área de implantação, comprovada pelo percurso da variante à Estrada Real número 25, que contorna a caldeira da ribeira de Fornelos, e, pelo desenho do *boulevard*, ao percorrer, aproximadamente e desde as Ursulinas, a curva de nível dos vinte metros, deixando-a apenas quando desce para São Vicente.

Talvez seja esta tendência de adequação às preexistências que faz com que a configuração global da área de expansão proposta, embora com outra escala, evoque o traçado do plano urbano mais antigo. Aliás, é sugestiva a ideia, que decorre da comparação do tecido preexistente com o proposto por João Thomaz da Costa, da existência de uma sequência de três planos urbanos justapostos com características similares: o medieval, entre a Rua dos Manjovos e a Capela das Almas, o renascentista, envolvendo o anterior a norte e a poente, e o oitocentista proposto. Todos estendidos em função da margem fluvial, todos possuídos de um eixo estruturador (a Rua Grande/São Pedro, a Rua de São Sebastião e a Avenida do Cemitério, respectivamente) e todos diferenciados, fundamentalmente, pelo alargamento da malha, em consequência do sucessivo aumento da dimensão dos quarteirões.

Para todos os efeitos, o plano de melhoramentos de Viana do Castelo foi um instrumento fundamental para articular a reforma e a expansão do plano urbano, cuja coerência seria assegurada por uma mesma pessoa: o engenheiro João Thomaz da Costa, director das Obras Públicas Distritais. Assim, na segunda metade do século XIX, com prolongamentos pelo primeiro quartel de Novecentos, o centro histórico vianense voltou



a receber intervenções de monta, decorrentes da acção do poder central e do poder municipal, que marcariam a morfologia que hoje presenciamos.

A necessidade de facilitar a entrada e acolhimento da barra e do porto do rio Lima, minimizando o assoreamento do estuário, foi uma das razões. De facto, apesar da existência deste tipo de preocupações e acções durante os séculos XV, XVI e XVII e de se conhecerem projectos para o melhoramento do porto, desde finais do século XVIII⁴⁴, apenas na segunda metade de Oitocentos se concretizaram as obras que, assentes numa estratégia recorrente do estreitamento do leito fluvial e do alinhamento da margem para provocar a movimentação das areias, transformariam, de forma significativa, todo o espaço marginal da cidade. Em 1863 concluiu-se o cais do Largo do Pombal, onde se construiria o novo jardim público, gradeado, entre 1881 e 1886. Em 1880 concluiu-se o prolongamento do cais do Largo do Pombal para montante, até à novel ponte de Gustavo Eiffel (de 1878), e, para jusante, alinhando-se o cais do antigo largo da feira até à Doca da Dízima, que se encontrava em construção e seria concluída em 1904. Todo este espaço conquistado ao leito fluvial seria ajardinado a partir de 1912, quando os ideais de igualdade da Primeira República justificaram o des-

gradamento do jardim público do Largo do Pombal e a sua expansão a toda a faixa marginal, que foi dividida em talhões e arborizada, ajardinando-se, na mesma altura, o rebaptizado Largo 5 de Outubro⁴⁵. Formou-se, assim, a extensa frente marginal, ajardinada, entre a Doca da Dízima e a ponte, que se manteve inalterável até 1975, quando foi aterrada nova fatia do leito fluvial, interiorizando-se o centro histórico vianense.

A pretensão de facilitar o atravessamento da cidade, por parte do trânsito que circulava nas estradas, foi outra causa das intervenções na malha urbana. Para que o atravessamento se efectuasse em vias possuidoras das condições técnicas legalmente definidas, vários arruamentos foram alargados e alinhados, ou construídos percursos alternativos, quando e se as expropriações necessárias à primeira hipótese fossem exageradamente dispendiosas. São exemplos, do primeiro caso, as ruas de São Bento, das Laranjeiras (tramo norte da actual Avenida Rocha Páris), parte da Rua do Castelo e a área entre a Doca da Dízima e o Campo do Castelo. A Estrada/Rua da Papanata, construída em 1882 como alternativa à Rua da Bandeira, exemplifica o segundo.

Outra causa, ainda, prendeu-se com a necessidade de articular os locais de maior importância funcional.

Neste sentido, o Largo do Pombal na marginal de Viana do Castelo viu a sua posição reforçada ao ser articulado, directamente, com a rede de estradas reais e, também, com o conjunto portuário marítimo. No Largo de São Domingos foi melhorada a ligação à estrada marginal, pelo alargamento da rua do mesmo nome.

A construção de novos equipamentos implicou, por vezes, as necessárias intervenções de forma a promover a respectiva integração no plano urbano ou a sua melhoria. O mercado municipal⁴⁶, por exemplo, foi inaugurado em 1892, em local de boa acessibilidade (ocupando o Largo do Príncipe), ainda reforçada com a beneficiação dos arruamentos adjacentes.

A chegada do caminho-de-ferro foi mais uma razão para intervir no espaço público. A via férrea cercou a cidade, colocando problemas de transposição da barreira em que se constituiu e preocupações de articulação da estação ferroviária com as áreas centrais.

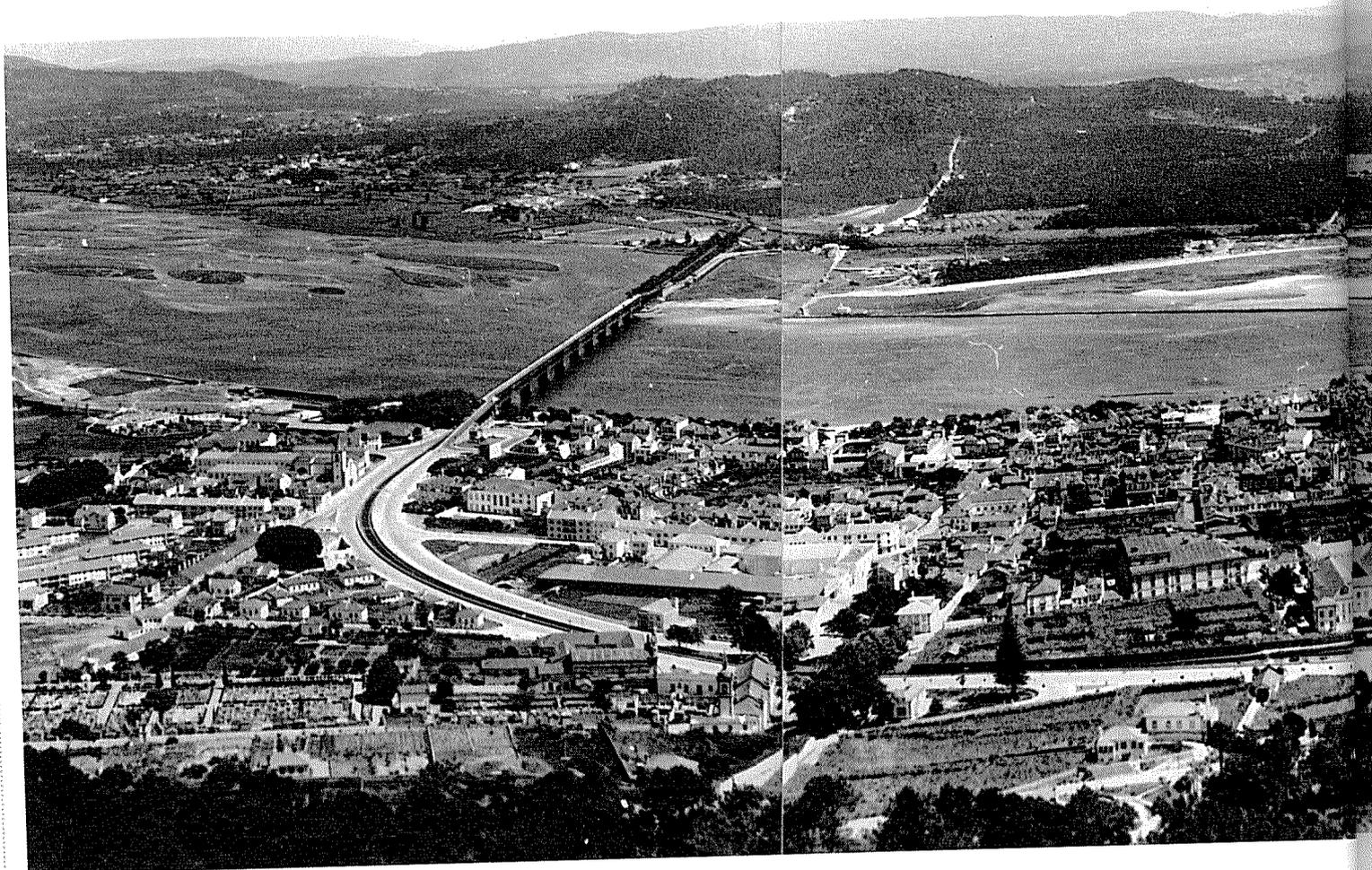
Algumas das soluções para permeabilizar a via ferroviária foram efectuadas de imediato⁴⁷, outras seriam deferidas por muito tempo, com o desnivelamento junto à Igreja de Santo António a ser concretizado apenas no último quartel de Novecentos. Entretanto, a articulação da estação com a malha urbana começou a ser tratada desde logo, com a câmara municipal a deliberar, em 1876, a concretização do alargamento da Rua de Santa Ana, previsto no plano de melhoramentos, para uma largura uniforme de doze metros, justificando a sua decisão por ser (...) *aquela que tem desde*

logo dar fácil acesso do centro da cidade ao caminho de ferro (...) e sublinhando que (...) *se todas as outras ruas podem ter menos largura não o deve ter esta onde se concentra tudo o que transita e que vem das outras artérias (...)*⁴⁸. Em 1878 já se procedia à conclusão da reconstrução do pavimento e a Rua de Santa Ana, apesar do objectivo primordial de ligação da estação ferroviária à Praça da Rainha, facilitou, simultaneamente, a ligação ao cais fluvial através da Rua de D. Luís, que foi alargada pontualmente desde 1862 até adquirir o perfil transversal geral que hoje possui, desafogando-se o Largo da Matriz com o derrube de alguns dos arcos alpendrados que possuía no seu lado norte, secularmente contemporâneos da matriz.

A partir de 1880, ainda com a justificação de responder ao novo contexto urbano decorrente da construção do caminho-de-ferro, foram as ruas dos Crúzios e da Carreira alargadas e transformadas num mesmo arruamento unificado também no topónimo, foi a Rua da Amargura alargada, rebaixada e prolongada até ao cemitério municipal e abriam-se duas novas ruas, a José Espregueira, entre a da Bandeira e o cemitério, e a do Carmo, daí até ao aterro da ponte férrea.

Finalmente, a última e mais importante intervenção na malha urbana do centro histórico vianense, a Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, seria ainda justificada com a necessidade de articulação da estação ferroviária e teria a sua génese na segunda metade de Oitocentos, apesar de se começar a sua abertura em 1917, durante a Primeira República.

6 | Vista panorâmica de Viana do Castelo a partir do monte de Santa Luzia, em data indeterminada.



De facto, na fase do alargamento da Rua de Santa Ana, o município expôs ao poder real o projecto, para o qual não possuía recursos suficientes, de (...) *abertura de uma rua espaçosa partindo da estação em linha recta à doca (...)*⁴⁹. A sua justificação inclui-se no objectivo geral de quase todas as avenidas da estação: o fomento do tráfego ferroviário. No caso vianense apostava-se no aumento da circulação de mercadorias através da articulação da ferrovia com as infra-estruturas portuárias, já que a ligação da estação à cidade se resolvia com o alargamento da Rua de Santa Ana, transformando-a, no dizer camarário, na (...) *principal avenida por enquanto do centro da cidade à estação do caminho de ferro (...)*⁵⁰. No entanto, quando em 1917, por imposição do poder central e depois de um longo processo que inclui projectos alternativos⁵¹, se iniciou o rasgamento da avenida, que obrigaria à demolição de oitenta casas nas ruas dos Fornos, de São João e no Largo da Picota, já a simples ligação da estação com o porto fluvial perdera pertinência, uma vez que, entretanto, se construía o ramal ferroviário da doca, pelo Campo do Castelo. A avenida foi aberta, afinal, para colmatar a falta de vias de atravessamento da cidade, perpendicularmente ao rio, vislumbrando-se no seu traçado uma clara intenção de composição urbana, como sugerem o seu perfil transversal, o posicionamento no enfiamento do edifício da estação (de 1882) e a busca de vistas para e a partir do Lima. Localizando-se nas proximidades do centro da cidade, foi para ela que as actividades terciárias tenderam a

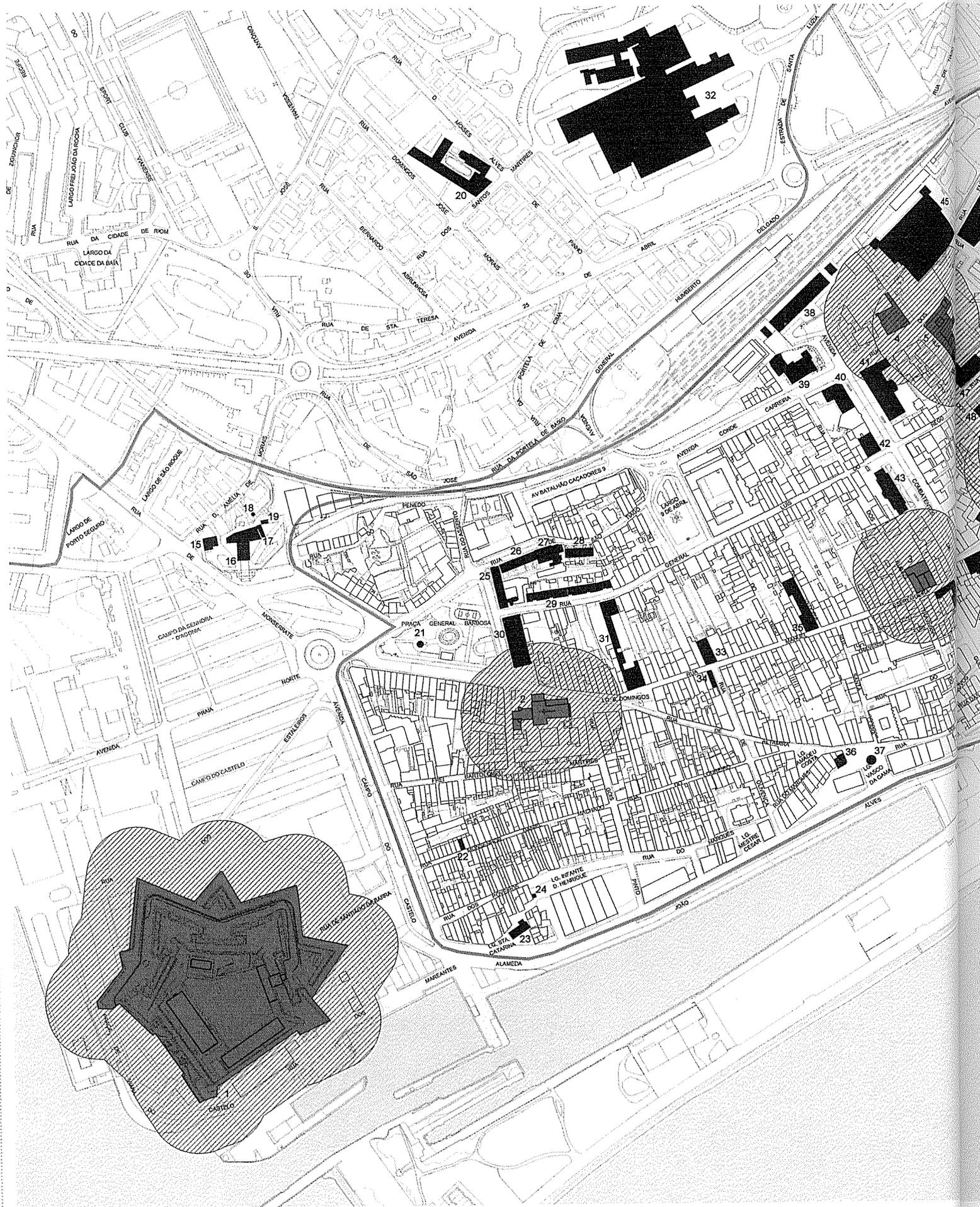
migrar, o mesmo acontecendo noutras avenidas da estação, como referenciou Teresa Barata Salgueiro⁵².

As intervenções do Estado Novo na morfologia urbana de Viana do Castelo, embora importantes, aconteceram maioritariamente no desenho da estrutura da expansão da cidade, sublinhando-se, pela permanência morfológica de um tipo de composição urbana derivada da vertente culturalista da “cidade-jardim”, o “bairro da bandeira”. Este, gizado em função do novo liceu, incorporou as preexistências físicas, como o “bairro-jardim” (projecto de 1932) e o Convento das Carmelitas, e as projectadas, como a Avenida do Cemitério do plano de João Thomaz da Costa. Assim, nesta fase, poucas intervenções aconteceram na malha urbana do centro histórico vianense, notando-se apenas a construção de equipamentos que não modificaram significativamente o preexistente (os correios e o tribunal foram construídos na Avenida dos Combatentes) e referenciando-se o alargamento da Rua de Martim Velho (tramo sul da Avenida Rocha Páris), em concomitância com a edificação do novo mercado municipal e a abertura da Rua de Aveiro, onde se localizou a esquadra da Polícia de Segurança Pública, e da Avenida Afonso III.

Além destas concretizações, os autores dos planos e ante-planos do Estado Novo (cujo enquadramento legal foi delineado a partir do Decreto-Lei número 24802, assinado em 21 de Dezembro de 1934)⁵³ preocuparam-se também, a exemplo das fases anteriores, em facilitar a circulação do tráfego rodoviário, levando



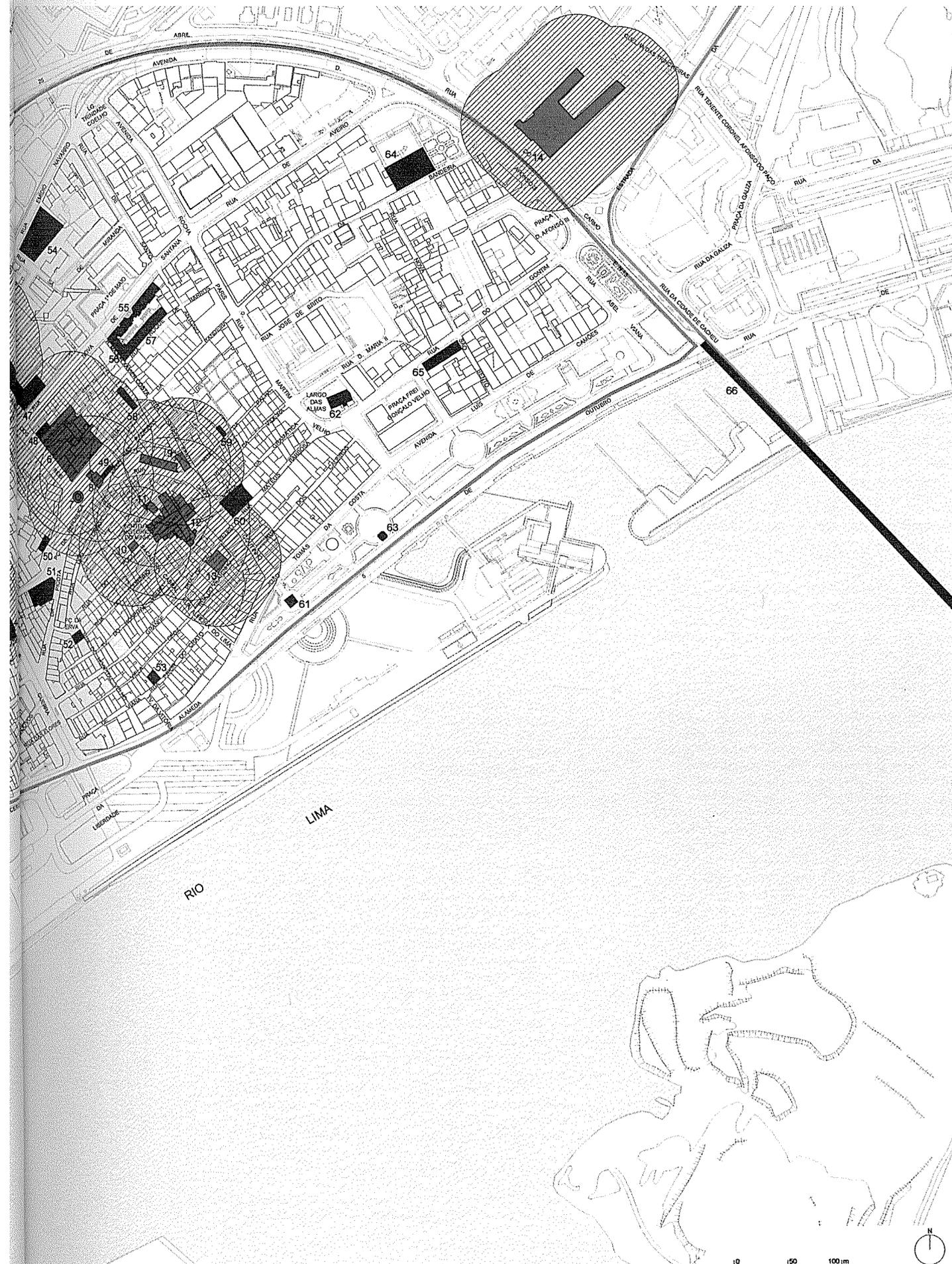
7 | Inventário do Património Arquitectónico: conjunto urbano de Viana do Castelo, 2005.



----- Limite da Zona Arqueológica D.G. n.º 149, 27/06/73

----- Limite do Plano de Pormenor do Centro Histórico
Declaração n.º 248/2002, publicada em D.R. n.º 183, série II de 9/8/02

■ Imóvel classificado ou em vias de classificação



- 1 Forte ou Castelo de Santiago da Barra
- 2 Igreja de Santa Cruz (São Domingos)
- 3 Casa dos Alpuim incluindo Jardim / Casa dos Agorretas
- 4 Casa dos Werneck
- 5 Palácio dos Viscondes de Carreira ou dos Távora / Câmara Municipal
- 6 Misericórdia de Viana do Castelo
- 7 Chafariz da Praça da Rainha
- 8 Paços Municipais
- 9 Casa da Praça / Casa da Capela das Malheiras
- 10 Casa de Miguel Vasconcelos / Casa dos Medalhões / Casa dos Lunas
- 11 Casa de João Velho ou dos Arcos
- 12 Igreja Matriz de Viana do Castelo
- 13 Fachada de um edifício manuelino
- 14 Igreja de Nossa Senhora do Carmo
- 15 Capela de São Roque (V.1609190055)
- 16 Igreja da Senhora da Agonia (V.1609190060)
- 17 Capela do Senhor do Calvário (V.1609190131)
- 18 Farolim da Agonia (V.1609190251)
- 19 Fonte da Senhora da Agonia (V.1609190130)
- 20 Igreja do Convento das Ursulinas (V.1609190179)
- 21 Coreto do Jardim de D. Fernando (V.1609190102)
- 22 Edifício da Rua Monsenhor Daniel Machado n.º 238 (V.1609190090)
- 23 Capela de Santa Catarina (V.1609190062)
- 24 Oratório do Senhor dos Aflitos (V.1609190063)
- 25 Lar de Santiago (V.1609190093)
- 26 Bairro Padre Luis Faria (V.1609190088)
- 27 Capela do Recolhimento de Santiago (V.1609190085)
- 28 Bairro de Santiago (V.1609190089)
- 29 Bairro do Conde de Bertandos (V.1609190091)
- 30 Casa dos Viscondes de Geraz do Lima (V.1609190242)
- 31 Casa dos Barbosa Maciel (V.1609190182)
- 32 Centro Hospitalar do Alto Minho (V.1609310232)
- 33 Casa dos Sousa Meneses (V.1609190245)
- 34 Edifício da Pastelaria Dantas (V.1609190243)
- 35 Palácio da Vedoria (V.1609190181)
- 36 Capela de Nossa Senhora das Candeias (V.1609190065)
- 37 Chafariz de Mercúrio (V.1609190068)
- 38 Estação de Caminho-de-Ferro (V.1609310241)
- 39 Casa dos Melo Alvim (V.1609190067)
- 40 Edifício dos Correios, Telégrafos e Telefone, CTT (V.1609310239)
- 41 Tribunal da Comarca (V.1609310227)
- 42 Edifício da Cruz Vermelha (V.1609310252)
- 43 Escola Alfredo de Magalhães (V.16093100125)
- 44 Edifício Caixa Geral de Depósitos (V.1609310237)
- 45 Antigo Convento de Santana (V.1609310121)
- 46 Casa dos Alpuim (V.1609310044)
- 47 Casa dos Montalim (V.1609310253)
- 48 Edifício da Rua Cândido dos Reis n.º 26 (V.1609310099)
- 49 Portal de Mexia Galvão (V.1609310078)
- 50 Casa dos Sá Sotomaior (V.1609310069)
- 51 Edifício do antigo Banco de Portugal (V.1609310254)
- 52 Hospital Velho (V.1609310073)
- 53 Casa dos Pitas (V.1609310244)
- 54 Teatro Sá de Miranda (V.1609310109)
- 55 Bairro da Praça 1.º de Maio n.º 2 A 66 (V.1609310094)
- 56 Edifício da Rua Major Xavier da Costa n.º 26/34 (V.1609310096)
- 57 Bairro da Rua Roque de Barros (V.1609310095)
- 58 Capela de Nossa Senhora do Resgate (V.1609310070)
- 59 Edifício da Rua da Palha n.º 23-25 (V.1609310098)
- 60 Lar de Nossa Senhora da Piedade (V.1609310103)
- 61 Chafariz de Viana (V.1609310071)
- 62 Capela das Almas (V.1609310056)
- 63 Coreto da beiraria (V.1609310127)
- 64 Palácio dos Cunha (V.1609310255)
- 65 Igreja de São Bento (V.1609310061)
- 66 Ponte metálica sobre o rio Lima (V.1609310038)

▨ Zonas de protecção

■ Imóvel inventariado (IPA)

à construção da variante da estrada nacional que acompanha de perto a linha ferroviária e ao alargamento da passagem desnivelada constituída pela Rua de Santa Luzia, pretendido desde Oitocentos. Além disso, retomou-se a proposta de articulação da Rua da Carreira com o Campo da Agonia, a qual, no entanto, se manteve adiada até hoje, sendo recentemente refeita no âmbito do *Plano de Pormenor do Centro Histórico de Viana do Castelo* (2001).

Com este plano, elaborado no âmbito do Programa Polis, pretende-se dar continuidade à estratégia de afirmação do centro da cidade, encetada pelo poder municipal na última década. Reconhecendo na morfologia urbana tradicional existente, equilibrada e diversa, e na riqueza arquitectónica e monumental que possui o centro histórico, um trunfo estratégico, merecedor de zelo activo, qualificaram-se e pedonalizaram-se, nos anos noventa do século passado, uma parte considerável dos espaços públicos do coração medieval e das suas adjacências. No presente plano de pormenor apostou-se na clarificação e aprofundamento das regras de intervenção no centro histórico, consubstanciados em nova regulamentação, constituída por peças escritas e desenhadas, e na eliminação (...) *dos obstáculos* [arquitectónicos] *que impedem uma candidatura 'com êxito' do Centro Histórico de Viana do Castelo a património mundial* (...) ⁵⁴.

Mário Gonçalves Fernandes

Geógrafo

Docente do Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Imagens:

1, 2, 4; Autor;

3: Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

José Pedro Aboim Borges, 2005;

5: Arquivo de Fotografia de Lisboa/Centro Português de Fotografia. *O Século*. 1951;

6: Arquivo de Fotografia de Lisboa/Centro Português de Fotografia. *O Século*. S.d.;

7: DGMN. 2005.

NOTAS

- 1 *Diário do Governo*, 27 (Jun.) 1973, n.º 149. Inclui o centro histórico, propriamente dito, e estende-se até à envolvente, substancial, do Forte de Santiago, incluindo o espaço afectado aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, bem como às proximidades do antigo Convento de Santo António e a toda a área circunscrita entre a Avenida Capitão Gaspar de Castro e a Estrada da Papanata até à junção de ambas, nas proximidades de São Vicente.
- 2 Declaração n.º 248/2002, publicada em *Diário da República*, 9 (Ago.) 2002, série II, n.º 183.
- 3 Pierre LAVEDAN — *Histoire de l'Urbanisme...*
- 4 Gustavo GIOVANNONI — *L'Urbanisme face aux villes anciennes...*, p. 43.
- 5 Conventos de Santa Ana de 1510, São Bento de 1545, São Domingos de 1566, Santo António de 1612, Carmo de 1621 e Cruzios de 1630.
- 6 Vidal de LA BLACHE — *Princípios de Geografia Humana*, p. 384.
- 7 Orlando RIBEIRO — "Cidade". In Joel SERRÃO (dir.) — *Dicionário de História de Portugal*, p. 60.
- 8 Vejam-se José Manuel FERNANDES — *Cidades e Casas da Macaronésia*, p. 113 e Walter ROSSA — "A cidade portuguesa". In Paulo PEREIRA (dir.) — *História da Arte Portuguesa*, vol. 3, p. 238.
- 9 Manuel MOREIRA — *O Município e os Forais...*, p. 22.
- 10 Enviada ao povoador João Gonçalves para que organize o traçado das ruas (Manuel MOREIRA — Ob. cit., p. 23).
- 11 Carlos Alberto Ferreira de ALMEIDA — *Alto Minho*, p. 75.
- 12 José Manuel Pereira de OLIVEIRA — *O Espaço Urbano do Porto...*, p. 225.
- 13 Amélia Aguiar ANDRADE — "A paisagem urbana medieval...". In Hélder CARTA (coord.); Renata ARAÚJO (coord.) — *Universo Urbanístico Português*, 1415-1822, p. 16.

- 14 Demolição da Porta do Postigo para alargamento da Rua de D. Luiz (actuais ruas Aurora do Lima e de Sacadura Cabral), tendo-se concretizado as expropriações necessárias em 1881. Arquivo Municipal de Viana do Castelo (AMVC), *Livro de Actas*, 8 (Ago.) 1881, n.º 789.
- 15 Júlia GALEGO e Suzanne DAVEAU — *O Numeramento de 1527-1532...*
- 16 Amélia Aguiar ANDRADE — "A paisagem urbana medieval...". In Hélder CARTA (coord.); Renata ARAÚJO (coord.) — Ob. cit., p. 16.
- 17 Sobre este tipo de aglomerações em Portugal ver Jorge GASPAS — "A morfologia urbana de padrão...". *Finisterra*, vol. IV, n.º 8, pp. 198-215.
- 18 Gilles BERNARD — "Géographie historique des bastides". *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1985, p. 355.
- 19 Amélia Aguiar ANDRADE — "A paisagem urbana medieval...". In Hélder CARTA (coord.); Renata ARAÚJO (coord.) — Ob. cit., p. 26.
- 20 Vejam-se, por exemplo, as plantas publicadas em António Henrique Oliveira MARQUES et al. — *Atlas das Cidades Medievais...*
- 21 Orlando RIBEIRO — "A Rua Direita de Viseu". *Opúsculos Geográficos. Temas Urbanos*, vol. V, p. 194.
- 22 Amélia Aguiar ANDRADE — "A paisagem urbana medieval...". In Hélder CARTA (coord.); Renata ARAÚJO (coord.) — Ob. cit., p. 25.
- 23 Walter ROSSA — "A cidade portuguesa". In Paulo PEREIRA (dir.) — Ob. cit., vol. 3, p. 238, p. 251.
- 24 *Idem, ibidem*, p. 255.
- 25 Amélia Aguiar ANDRADE — "A paisagem urbana medieval...". In Hélder CARTA (coord.); Renata ARAÚJO (coord.) — *Universo Urbanístico Português*, 1415-1822, p. 23.
- 26 *Idem, ibidem*, p. 33.
- 27 Orlando RIBEIRO — "Acheegas para a geografia de Viseu". *Opúsculos Geográficos. Temas Urbanos*, vol. V, p. 250.
- 28 *Idem* — "A cidade". In Joel SERRÃO (dir.) — Ob. cit., p. 577.
- 29 Antoine de ROUX — *Villes Neuves. Urbanisme...*, pp. 9-10.
- 30 Em relação à dúvida sobre a atribuição da autoria do desenho da fortaleza a Filippo Terzi ou a Tiburzio Spanochi, veja-se a nota 23 de um artigo de Rafael MOREIRA — "O engenheiro-mor e a circulação das formas no Império Português". *Portugal e Flandres, Visões...*, pp. 97-107.
- 31 Walter ROSSA — "A cidade portuguesa". In Paulo PEREIRA (dir.) — Ob. cit., vol. 3, p. 292.
- 32 José-Augusto FRANÇA; Pierre FRANCASTEL (pref.) — *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*.
- 33 Vejam-se, entre muitos, José Eduardo Horta CORREIA — *Vila Real de Santo António...*; Bernardo José FERRÃO — *Projecto e Transformação Urbana...*; Joaquim Jaime B. FERREIRA-ALVES — *O Porto na Época dos Almadás*; António Martins QUARESMA — "Porto Covo: um exemplo..."; e Walter ROSSA — *Além da Baixa: Indícios...*
- 34 Orlando RIBEIRO e H. LAUTENSACH — *Geografia de Portugal*, pp. 834 e 872.
- 35 Walter ROSSA — "Do plano de 1755-1758 para a Baixa-Chiado". *Monumentos. Revista Semestral de Edifícios e Monumentos Nacionais*, (Set.) 2004, n.º 21, pp. 22-43.
- 36 Orlando RIBEIRO — "A cidade". In Joel SERRÃO (dir.) — Ob. cit., p. 577.
- 37 Manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA — *O Urbanismo Português, Séculos XIII-XVIII...*, p. 24.
- 38 Orlando RIBEIRO — "A cidade". In Joel SERRÃO (dir.) — Ob. cit., p. 577.
- 39 Para uma análise pormenorizada do enquadramento legal do urbanismo português entre 1850 e 1926, ver Mário G. FERNANDES — *Urbanismo e Morfologia Urbana...*
- 40 AMVC, *Livro de Actas*, 788 I, Sessão de Agosto de 1869.
- 41 A carta vianense nada fica a dever à *Carta Topographica da Cidade do Porto* concluída em 1892 e levantada com iguais métodos e na mesma escala, também por Teles Ferreira, cujas características cadastrais lhe deram a importância que o próprio autor já salientava em 1890 (Augusto Gerardo Teles FERREIRA — "Memória Descritiva sobre o levantamento da Planta da Cidade do Porto: 12 de Março de 1890". *Uma Cartografia Exemplar...*, p. 73). Aliás, a carta de Viana do Castelo foi uma das justificações para o convite que Teles Ferreira receberia da edilidade portuense, em 1877, como o próprio sublinhou (*Idem, ibidem*, p. 70).
- 42 AMVC, *Livro de Actas*, 788M, Sessão de 6 de Abril de 1870.
- 43 Na página 3 do tomo XLI, da *Revista de Obras Públicas e Minas*, de 1910, pode ler-se uma síntese da sua acção: (...) *Ficou especialmente assignalada a sua acção nos annos da engenharia portugueza, pela intelligencia e zelo com que superiormente dirigiu, em largo decurso de tempo, as obras publicas do districto de Vianna do Castello, pelo superior criterio com que delinheu os caes do Douro, pela proficiencia e solicitude com que presidiu á construcção do porto de Leixões, e da doca de Vianna do Castello, e pelos judiciosos pareceres com que no Conselho Superior de Obras Publicas apreciava os projectos sujeitos ao seu exame, e pelo zelo e superior competencia com que nos ultimos periodos da sua distincta carreira de engenheiro se desempenhou das suas funcções de inspector geral das obras hydraulicas (...).*
- 44 Como o de José Aufdiener, de 1794, ou o de Costodio José Gomes Villas Boas, do princípio do século XIX. Ver Adolfo LOUREIRO — *O Porto de Viana do Castello*.
- 45 Mário Gonçalves FERNANDES — *Viana do Castelo, a Consolidação...* pp. 128-130 e Anabela Tito de MORAIS — "As actas republicanas na autarquia vianense". *Cadernos Vianenses*, 23, p. 158.

- ⁴⁶ Sobre os mercados de Viana do Castelo ver José ESCALEIRA e José Carlos LOUREIRO — *Feiras e Mercados de Viana...*
- ⁴⁷ Augusto S. A. B. de Pinho LEAL (*Portugal, Antigo e Moderno...*, p. 426) referiu algumas das soluções então concretizadas: (...) *Em 1882 foi logo prolongada a estrada para o Carmo em volta de São Bento, e sob a ponte metálica. Este melhoramento facilitou o trânsito, independente das passagens de nível da linha férrea, que era preciso atravessar para sair da cidade para as freguesias da parte oriental. Poucos meses depois a rua da Amargura e o seu prolongamento até ao cemitério são alargadas, para comunicarem em estrada de circunvalação provisória, com a projectada rua, do cemitério ao Carmo [concluída em 1883] (...).*
- ⁴⁸ AMVC, *Livro de Actas*, 788 P, 26 (Jan.) 1876 e 23 (Ago.) 1876.
- ⁴⁹ *Idem, ibidem*, 788 P, 21 (Fev.) 1876.
- ⁵⁰ AMVC, *LCE*, 2028, 23 (Mar.) 1876.
- ⁵¹ Ver Mário Gonçalves FERNANDES — *Viana do Castelo, a Consolidação...*, pp. 69-75.
- ⁵² Teresa Barata SALGUEIRO — *A Cidade em Portugal, uma Geografia...*, p. 191.
- ⁵³ Sobre este tema veja-se Margarida Souza LÓBO — *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco*. Esta autora refere para Viana do Castelo apenas o ante-plano de 1948, contudo, conhecem-se o *Plano Geral de Arranjo da Cidade*, de 1942, do arquitecto Paulo de Carvalho Cunha, 1:1000, 105x320 cm, Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU); contém, em nota, a clarificação de que o arranjo do Bairro da Bandeira é da autoria do arquitecto João António Aguiar; o *Ante-plano Geral de Urbanização de Viana do Castelo*, de 1945 (15 de Junho), do arquitecto João António Aguiar, 1:2000, 90x165 cm, DGOTDU; e o ante-plano geral de urbanização de Viana do Castelo, de 1948 (4 de Fevereiro), do arquitecto João António Aguiar, 1:2000, DGOTDU.
- ⁵⁴ Quatenaire PORTUGAL e Rui P. MEALHA — *Plano de Pormenor de Viana...*, tomo II, p. 51. Texto policopiado.

B I B L I O G R A F I A

- ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de — *Alto Minho*. Lisboa: Editorial Presença, 1987.
- Idem* — “Murais Românicas e Cercas Góticas de algumas cidades do centro e norte de Portugal”. *Cidades e História*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1992, pp. 137-141.
- ANDRADE, Amélia Aguiar — “A paisagem urbana medieval portuguesa: uma aproximação”. In CARITA, Hélder (coord.); ARAÚJO, Renata (coord.) *Universo Urbanístico Português, 1415-1822*. Lisboa: Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimientos Portugueses, 1998, pp. 11-38.
- BERNARD, Gilles — “Géographie historique des bastides”. *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*: Bordéus: s.n., 1985, pp. 353-362.
- CORREIA, José Eduardo C. Horta — *Vila Real de Santo António: Urbanismo e Poder na Política Pombalina*. Lisboa: s.n., 1984, texto policopiado, dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- GALEGO, Júlia; DAVEAU, Suzanne — *O Numeramento de 1527-1532: Tratamento Cartográfico*. Lisboa: Centro de Estudos de Geografia, 1986.
- ESCALEIRA, José; LOUREIRO, José Carlos — *Feiras e Mercados de Viana: Cem Anos de Trocas, Memórias e Afectos*. Viana do Castelo: GDCT dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, 2001.
- FERNANDES, Francisco Carneiro — *Tesouros de Viana, Roteiro Monumental e Artístico*. Viana do Castelo: GDCT dos Estaleiros Navais, 1999.
- FERNANDES, Francisco Carneiro — *Viana Monumental e Artística*. Viana do Castelo: GDCT dos Estaleiros Navais, 1990.
- FERNANDES, José Manuel — *Cidades e Casas da Macaronésia*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1996.
- FERNANDES, Mário Gonçalves — “A travessia do ‘Lima em frente de Vianna’ ou da Barca do Concelho à Ponte Gustave Eiffel”. *Estudos Regionais*: Viana do Castelo: s.n., 1993, n.º 13-14, pp. 171-181.
- Idem* — *Viana do Castelo, a Consolidação de uma Cidade (1855-1926)*. Lisboa: Edições Colibri, 1995.
- Idem* — *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal (Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança), 1852-1926*. Porto: s.n., 2002, texto policopiado, dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- FERRÃO, Bernardo José — *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época das Almadãs (1758/1813): uma Contribuição para o Estudo da Cidade Pombalina*. 2.ª ed. Porto: FAUP, 1989.
- FERREIRA, Augusto Gerardo Telles — “Memória Descritiva sobre o levantamento da Planta da Cidade do Porto: 12 de Março de 1890”. *Uma Cartografia Exemplar, o Porto em 1892*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1992.
- FERREIRA-ALVES, Joaquim Jaime B. — *O Porto na época dos Almadãs. Arquitectura. Obras Públicas*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1988-1990, 2 vols.
- FRANÇA, José-Augusto — *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*. 1.ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 1965.
- GASPAR, Jorge — “A morfologia urbana de padrão geométrico na Idade Média”. *Finisterra*. Lisboa: CEG, 1969, vol. IV, n.º 8, pp. 198-215.
- GIOVANNONI, Gustavo — *L'urbanisme face aux villes anciennes ('Vecchie città ed edilizia nuova')*. Paris: Édition du Seuil, 1998.
- GUERRA, Luís F. da — *Guia de Vianna do Castelo*. Viana do Castelo: Typ. “A Aurora do Lima”, 1923.
- LA BLACHE, Vidal de — *Princípios de Geografia Humana*. Lisboa: Ed. Cosmos, 1954.
- LAVEDAN, Pierre — *Qu'est-ce que l'urbanisme*. Paris: Henri Laurens Éditeur, 1926.
- LEAL, Augusto S. A. B. de Pinho — *Portugal, Antigo e Moderno Dicionário*. Lisboa: Livraria Editora de Mattos Moreira & Companhia, 1878, 1883-1884 e 1886.
- LÓBO, Margarida Souza — *Planos de Urbanização. A época de Duarte Pacheco*. Porto: FAUP, 1998.
- LOUREIRO, Adolfo — *O Porto de Vianna do Castelo*. Lisboa: Imprensa-Nacional da Casa da Moeda, 1905.
- MARQUES, António Henrique Oliveira et al. — *Atlas das Cidades Medievais Portuguesas*. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica.
- MORAIS, Anabela Tito de — “As actas republicanas na autarquia vianense”. *Cadernos Vianenses*. [Viana do Castelo]: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1998, 23, pp. 149-169.
- MOREIRA, Manuel A. F. — *O Município e os Forais de Viana do Castelo*. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1984.
- MOREIRA, Rafael — “O engenheiro-mor e a circulação das formas no Império Português”. *Portugal e Flandres, Visões da Europa 1550-1680*. Lisboa: Instituto Português do Património Cultural, 1992, pp. 97-107.
- OLIVEIRA, José Manuel Pereira de — *O Espaço Urbano do Porto: Condições Naturais e Desenvolvimento*. Coimbra: Instituto de Alta Cultura, 1973.
- QUARESMA, António Martins — “Porto Covo — um exemplo de urbanismo das Luzes”. *Anais da Real Sociedade Arqueológica Lusitana*. Santiago do Cacém: s.n., 1988, série II.
- RIBEIRO, Orlando — “Cidade”. In Joel SERRÃO (dir.) — *Dicionário de História de Portugal*. Lisboa: Iniciativas Editoriais, 1971, vol. I.
- Idem* — “A Rua Direita de Viseu”. *Opúsculos Geográficos. Temas Urbanos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1994, vol. V, pp. 193-210.
- Idem* — “Acheegas para a Geografia Urbana de Viseu”. *Opúsculos Geográficos. Temas Urbanos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1994, vol. V, pp. 235-251.
- RIBEIRO, Orlando; LAUTENSACH, H.; DAVEAU, Suzanne (comentários e actualização) — *Geografia de Portugal, III. O povo Português*. Lisboa: Edição João Sá da Costa, 1987.
- ROSSA, Walter — “A cidade portuguesa”. In PEREIRA, Paulo (dir.) — *História da Arte Portuguesa*. Lisboa: Temas e Debates, 1997, vol. 3, pp. 233-323.
- Idem* — *Além da Baixa: indícios de planeamento urbano na Lisboa setecentista*. Lisboa: Instituto Português do Património Arquitectónico, 1998.
- Idem* — “Do plano de 1755-1758 para a Baixa-Chiado”. *Monumentos. Revista Semestral de Edifícios e Monumentos Nacionais*. Lisboa: Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais. (Set.) 2004, n.º 21, pp. 22-43.
- ROUX, Antoine de — *Villes Neuves: urbanisme classique*. Paris: Rempart, 1997.
- SALGUEIRO, Teresa Barata — *A Cidade em Portugal: uma Geografia Urbana*. Porto: Edições Afrontamento, 1992.
- TEIXEIRA, Manuel C.; VALLA, Margarida — *O Urbanismo Português, Séculos XIII-XVIII, Portugal-Brasil*. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.